

ГАЗОВИК

ВЫХОДИТ ДВА РАЗА В МЕСЯЦ SPETSGAZAUTOTRANS STATE PRODUCTION

№ 23

30 ноября 1993 года

НОВОСТИ

СТРОИМ ДОРОГУ В БАШКИРИИ...

Борис БЕДИЛО, инженер отдела эксплуатации. Для хороших дел граница не помеха. Это доказывает выход техники АО «Спецгазавтотранс» в Башкортостан. Совместное предприятие «Рогер», учредителем которого является и наше акционерное общество, уже два месяца строит дорогу в Абзелиловском районе.

Автотранспортный комплексный отряд комплектовался в Ижевске. В нем десять самосвалов «КраЗ», четыре бульдозера Т-170, автогрейдер, погрузчик на базе К-700, экскаватор «Хитачи», взятый по лизингу, и вахтовка.

Вначале мы работали по вахтовому методу, отправляя в Башкирию по двадцать водителей. Предприятию нашему это экономически невыгодно. В настоящее время кадры набраны на местах. Строители хороши темпами отсыпают земляное полотно, готовя его к весне к покрытию.

Сложились прочные деловые отношения между заказчиком и подрядчиком. В частности, заказчик аккуратно рассчитывается с «Рогером» за объем выполненных работ.

... И НА ЯМАЛЕ

Олег СЕРЕБРЯКОВ, диспетчер ЦДС.

Вахтовики Ижевской ПМК и Чайковского ППТ и СТ вплотную занялись строительством дорог на Ямале. В ноябре они всю технику сосредоточили на отсыпке грунта автодороги ЗП-1, к площадке базы буровиков и к собственной базе в Бованенково.

Рекордным днем по производительности труда стало восемнадцатое ноября, когда было вывезено 3226 кубометров грунта.

К сожалению, в другие дни ноября показатели оказывались значительно ниже.

Всего за две декады отсыпано на Ямале ижевскими и чайковскими водителями сорок семь с половиной тысяч кубометров грунта.

ЗНАНИЕ — СИЛА

Лидия ЗАГРЕБИНА, инженер отдела кадров.

Учиться, говорят, никогда не поздно.

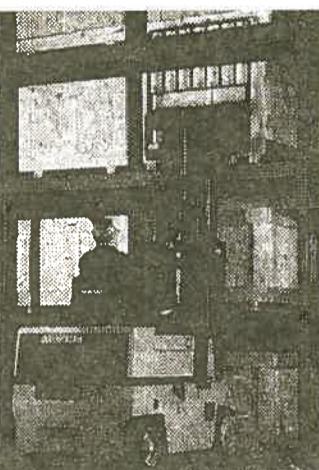
Вот и АО «Спецгазавтотранс» две недели ноября проводилась учеба рабочих по освоению экскаватора «Хитачи».

Курс обучения прошли двадцать два человека. Преподаватели прибыли из Челябинского учебного комбината, это братья Нестеровы Владимир Никитьевич и Валентин Никитьевич. Слайды, плакаты и большой преподавательский опыт позволили им дать хорошие знания учащимся по освоению зарубежной техники.

Учились также наши работники на кочегаров, машинистов компрессорных установок, на право работать с грузоподъемными механизмами.

Ну, а ИТР обучались в Москве, в Болгарии и даже в Соединенных Штатах Америки, где прошли школу международного бизнеса.

СУПНР: ГЕОГРАФИЯ, ЭКОНОМИКА, РЫНОК.



ФАРМАЦЕВТЫ ИМПОРТНОЙ ТЕХНИКИ

Татьяна НИКИТИНА, начальник складского хозяйства импортной техники Магнитогорского СУПНР.

Магнитогорское СУПНР — это не только участки по ремонту импортной техники, разбросанные по России на многие тысячи километров. Это и обширное многоассортиментное складское хозяйство по приему, хранению и выдаче запасных частей к этой технике, обслуживаемой участниками управления.

АРСЕНАЛ «ГАЗПРОМА»

Работы у нас на центральном складе импортной техники, конечно, очень много. Ведь именно сюда поступают запчасти к ней из Японии, Америки, Германии, Италии. Однако основная часть поставок приходится на японскую фирму «Комацу». С нашего склада идет снабжение всех четырнадцати участков СУПНР. Так что здесь у нас, можно сказать, полный арсенал запасных частей к импортной технике, работающей на всех предприятиях РАО «Газпром».

— Допустим, получили вы детали из той же Японии. А дальше что?

— Принимаем груз, комплектуем его здесь, складируем. Затем отправляем на участки. В основном на Север — у нас ведь, как вам уже, наверное, сказали, очень много северных участков. Готовим груз для отправки на самолеты, автомашины, в контейнеры по железной дороге.

(Окончание на 3 стр.)



В различных регионах России начата выдача новых водительских удостоверений. Вот что об этом рассказывает начальник главного управления ГАИ МВД Российской Федерации Владимир ФЕДОРОВ.

— Новое водительское удостоверение — первый массовый документ России. Теперь водителю не надо идти фотографироваться, это делают на месте, в ГАИ. Фотография цветная. Сам документ находится в пластике. Используется и особая бумага.

Необходимость замены старых образцов на новые



СПЕЦГАЗАВТОТРАНС
ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ

РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ БЕСПЛАТНО

Издается с 1992 года

СТРАТЕГИЯ АКЦИОНЕРКИ

ЯМБУРГ: СТАРЫЕ ЛОЗУНГИ НА НОВЫЙ ЛАД (2 стр.)

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ УШЛО В БЫЛОЕ. ТЕПЕРЬ МЫ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО. И СРАЗУ ИЗМЕНИЛСЯ ТОН ПЛАНЕРКИ В ИЖЕВСКОМ АВТОТРАНСПОРТНОМ ПРЕДПРИЯТИИ. ВНОВЬ ВСПЫЛ ПОЗАБЫТЫЙ, ПОЗАБРОШЕННЫЙ ЛОЗУНГ: «ЭКОНОМИКА ДОЛЖНА БЫТЬ ЭКОНОМНОЙ». И ХОТЬ ЭТИ СЛОВА И НАБИЛИ ОСКОМНИИ В ПРОШЛОМ, ИМЕННО ИХ ВО ГЛАВУ УГЛА ПОСТАВИЛ ПРИ РАЗГОВОРЕ С ЯМБУРГСКИМИ ВАХТОВИКАМИ НАЧАЛЬНИК ИЖЕВСКОГО АТП АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ БАЛАНДОВ. На снимке: водитель Р. К. Гильфаев и автослесарь (справа) Н. М. Бабиков за ремонтом агрегата.



ПЕРЕВЫБОРЫ ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРОФКОМА

Состоялось заседание профсоюзного комитета АО «Спецгазавтотранс». Был рассмотрен организационный вопрос. В связи с переходом на другую работу В. В. Орлова председателем профкома избран Николай Митрофанович

Бородкин — инженер отдела охраны труда и техники безопасности.

Н. М. Бородкин родился в 1960 году, в 1983 году закончил Ижевский механический институт (оборудование и технология сварочного производ-

ства), получил квалификацию инженера-механика сварочного производства. Работал мастером на п/о «Ижмаш», был зам. председателя профкома на 130 производстве в «Спецгазавтотрансе» трудится с декабря 1988 года.

ОФИЦИАЛЬНО

В РОССИИ ВВОДЯТСЯ НОВОЕ ВОДИТЕЛЬСКОЕ УДОСТОВЕРЕНИЕ И НОМЕРНЫЕ ЗНАКИ

имеет несколько причин. Новые удостоверения соответствуют всем требованиям международной конвенции о дорожном движении, которую мы подписали. Это значит, что теперь при выезде за границу не надо производить обмен, новые права являются международным документом. Их практически невозможно подделать, поскольку права имеют семь степеней защиты. Технология производства и материала — от американской фирмы «Поляройнд».

Новые удостоверения выдаются сроком на десять

лет. При этом никакой перезамене не требуется. Хочу подчеркнуть, что старые удостоверения остаются действительны до 2001 года. Специальная замена не будет.

Мы уже начали выдавать и новые номера. Это вызвано тем, что математические возможности старой системы полностью себя исчерпали. Как же они выглядят? Теперь на номере выделено специальное поле для кодирования региона, код обозначен не буквами, а цифрами. На номере указано три латинских знака — символ России как страны регистра-

ции. Это новшество было согласовано с ООН. Таким образом, новый номерной знак выглядит так: код региона, государственный знак России (он может быть, а может и не быть) и латинские буквы — символы России. Теперь можно выезжать в любую страну без замены номера.

Организовывать специальную кампанию по обмену старых номеров на новые мы не будем. Знаки станут выдаваться только вновь регистрируемому автотранспорту или же тем, кто потерял старый номер.

СТРАТЕГИЯ АКЦИОНЕРКИ

ЯМБУРГ: СТАРЫЕ ЛОЗУНГИ НА НОВЫЙ ЛАД

ПО РАСХОДУ И ПРИХОД БУДЕТ

Юрий Копытин, начальник вахты.

С переходом с лета на зиму выявилась определенная тенденция — не хватает оборотного фонда. За исключением двигателей отсутствуют все виды агрегатов. Не сумели укомплектовать оборотный фонд балками, редукторами. Нет корпусов редуктора, подшипников моста.

Необходимо отметить и недобросовестное отношение водителей к вверенной технике. Водители болезненно реагируют на требовательность. Если начальник колонны Жданов и проявил ее, то его чуть ли не обвинили в предвзятости и давлении. Но я, все-таки, не могу не соглашаться с начальником колонны, требующим от водителей ответственности и дисциплины. К сожалению, другие специалисты стараются не конфликтовать с шоферами, а отсюда отсутствие принципиальной оценки поступков, нежелание заниматься воспитательной работой, боязнь наказывать водителей морально и материально.

Без учета этого фактора не напасешься запасных агрегатов, не решат проблемы и механики.

Следующее — оснащение. Каким оно было, таким и остается. Даже не среднее, а ниже среднего. Летом этот барьер пройти легче, чем зимой. Холод, повышенная загазованность. Люди, которые непосредственно на местах, эти вопросы не решают. Их решать надо нам.

Что касается технического обслуживания. Каким оно было летом, таким остается и сейчас, если не хуже. Это и не соблюдение нашими работниками первичных операций, и бесконтрольность бригадира и мастера.

Как итог — варварское отношение к технике и оборудованию, нарушения технологии. Как надо безответственно себя вести, чтобы вывести из строя въездные ворота! Грубейшее нарушение, от которого могла зависеть и жизнь людей, работающих на ТО.

Теперь о качестве ремонта. Оно, считаю, удовлетворительное при тех условиях, которые сложились на Севере, при имеющейся оснастке. Во всяком случае, грубых нарушений технологии замечено не было.

Этого нельзя сказать сегодня о Сеномане. Здесь при проверке выяснился курьезный факт: бригада, которая непосредственно работает на ТО —

слесари, ремонтники — не знают, что входит в перечень ТО-1 и ТО-2. Люди, работающие там, проводят только смазку, смесь масел и не более того. Хотя бы процентов семьдесят заложенных операций выполняли, но и это не делают.

И выводы руководством вахты — соответствующие: не производить оплату слесарям ТО в полном объеме. Если ее проводить полностью, то слесарь получит больше водителя, причем незаконно заработанных денег.

В основе ТО — это масла. А половина октября сидели без солидара. Подошел он поздно. А до этого изыскивали у соседей. А давали нам его — что самим не гоже, чуть ли не с песком.

По маслам положение крайне тяжелое. И не только в нашем предприятии. По всему Северу нет. Дизельных масел в регион не завезли. Нет его на нефтебазах Ямбурга и Нового Уренгоя. Поэтому мы выживали и выживаем, который уж месяц на «КамАЗовском» масле. И простое машин по этой причине не допускали ни по Ямбургу, ни по Сеноману. И на двигателях вроде это тоже не отразилось.

Каковы наши дальнейшие задачи? Они давно поставлены, только вот осилить пока не можем. Суть — в ближайшее время перебраться в новое здание. В нем условия работы будут лучше. Здание капитальное: освещение хорошее, тепло, подведена горячая вода. А в старом темнота, загазованность, холод.

Но чтобы войти в это новое здание, создать условия хотя бы для начала работ, нужно поставить резервуары, емкости. Сделать это будет не просто. Думаем для первого раза поставить емкости на колесах. Хотя бы в декабре мы должны войти в новое помещение и начать там техническое обслуживание.

Говоря об эксплуатации, мы не можем утверждать, что достигли высот в работе. Посмотрите, какие цены! А мы акционировались, денежку считать надо. Между тем дизельного топлива нет, хотя и цена бешеная. Как в январе жить будем — не знаю. Мы производственники, не должны заниматься беготней в по-

исках то одного бензовоза с топливом, то двух. Объединение должно решать эти вопросы.

А мы не должны допускать расточительства. Когда топливо было по 67-68 рублей за тонну, его жгли не жалея и при пятнадцати градусах холода, и при двадцати, и при тридцати, могли позволить себе такую роскошь. Да и масла заливали в двигатели ведрами. Теперь мы не можем себе позволить, чтобы двигатель «долбил» всю ночь на малых или средних оборотах при температуре выше минус тридцати градусов. Давайте кончать такую практику.

И если бы водители одевались, дескать, холодно в кабинах. А то ведь механики подталкивают шоферов к этому: давайте не глушить.

Вопросы экономии сейчас должны быть на первом месте. Нужно экономить и на масле, и на топливе, и на запчастях.

Комментарий А. М. Баландова. Об этом я говорил на собрании в Ямбурге, повторяясь и здесь на прошлой планерке. Рассказал об акционировании. Теперь предприятие наше — твое и мое. И, действительно, если машина будет работать сутками — деньги пойдут от тебя, от меня, из нашего кармана. Сколько мы получим в конце года, столько и положим в свой карман. Очень даже простая арифметика. Мы все должны приобрести карманную счетную машинку и считать все: расход топлива, масла, запасных частей, материалов, простой автомобилей. Считать абсолютно все. И сколько стоит рейс самолета. А стоит он семь с половиной миллионов. Разделите на семьдесят шесть человек — дороговато каждый обходится.

За десять месяцев мы заработали два с половиной миллиарда рублей. Вроде хорошо. Но опять же давайте посчитаем. Два миллиарда шестьдесят пять миллионов ушли на затраты. Осталось не густо, да еще налог за берут.

Перестраиваться надо.

Ну, а с дизельным маслом вопрос решен. В Екатеринбурге берем шестьдесят тонн.



На снимке: электросварщик Ижевского АТП в Ямбурге В. Н. ГЛУХОВ.

НЕТ ПОРЯДКА НА СЕНОМАНЕ

Владимир Жданов, начальник автоколонны №2.

Прошу навести порядок на Сеномане. Так, как там проводят техобслуживание — недопустимо. Конечно, контрольный механик может «нарисовать» и все сто процентов выполнения операций теххода, а слесарь получить полную зарплату. Но такое не должно проходить. Акты утверждаются и приписки в ходе ремонта исключены. А если какая и проскочит, то учтите: теперь не у государства будем воровать, а у себя.

Но обменный фонд действительного тревожит. Из девятнадцати двигателей исправны семь. Из десяти коробок перемены передач только одна может быть пущена в работу. Из тридцати раздаток исправны две, имеем всего два редуктора.

Нет оборотного фонда по стачному оборудованию. Не хватает солидонагнетателей, плохо с гайковертами.

Много еще в подразделении и халатности. К примеру, слесарь заехал на КРАЗ с прицепом на эстакаду, практически вынес стену. Второй снес упор ворот. Третий случай — отвернулась чуть посаженная на резьбу пробка поддона картера, масло выпекло, двигатель застучал. Кто в последнем случае вынёс — слесарь или водитель — определить трудно. Очередная проверка — не завернуты болты карданных валов.

Думаю, конкретных виновников нужно наказывать рублем. И надо почаще проводить периодические проверки качества ремонта и техходов. Если механики не будут работать в этом плане с водителями, значит надо и их наказывать и морально, и материально. Ни один случай не должен проходить безнаказанно.

Зиму, думаю, проживем. Стекла вставили. Отогревание в медпункте подключили. Проверили...

... А ВОР НЕ ДРЕМЛЕТ

Юрий Стрюк, начальник гаража.

Сколько мы работаем на Севере — все комплектуем для него вагоны. И постоянно недостача. Взять хотя бы последний вагон: создали комиссию, грузили по счету. И все равно уже на базе обнаружили нехватку груза. Порошок — и тот растили. Рукавицы в мешок зашли — и все равно «увели».

А все потому, что нет четкого учета. Впрядь, думаю, будет так: каждый ящик нумеровать. И закладывать в него список с перечнем товара в этом конкретном ящике — своего рода упаковочный лист. А второй экземпляр передавать на вахту.

Пришел вагон в Уренгой. Водитель погрузил, допустил, ящики номер один, пять, шесть. Привез на базу в

ли тепловые установки — все исправные. Включаем утром, в обед, вечером.

Автоэлектрика принял. Вулканиторная есть, медницкую организовали. В обратном складе пятнадцать задних рессор, десять передних. Свой оборотный фонд имеем. И коробки, и редукторы есть, сами ремонтируем.

Но как проводить техническое обслуживание в полном объеме — не ясно, если солидата не было. Завезли двухсотлитровую бочку лиготы. Разбавляли и им смазывали. Шприцевали только рулевое. Вот и получилось не в полном объеме.

Сейчас зима. Горячее, бесспорно, экономить надо. А для этого неплохо бы организовать двухсменную работу машин, тогда они не будут зря «молоть» и жечь дизтопливо.

И как заводить автомобили в жестокий мороз? У нас подогрева нет. Когда устанавливали, сразу говорили, что такой подогрев будет не эффективным. На каждую машину должен быть индивидуальный электрический подогрев.

Комментирует А. М. Баландов. Водителя палкой не загонишь на подогрев. Не хотят. Или шланги передают, или порекут. Водитель считает очень сложным вставлять шланг для прогрева. Куда проще не выключать двигатель, а потом сесть в теплую машину и поехать.

Индивидуальный подогрев? Хорошая инициатива. Делайте, ради бога, кто не дает? Давайте рацпредложение.

А зачем моториста на Сеноман берете? У нас на Ямбурге мотористы простаивают. Понабрали уже на два ящика Ямбурга. Сокращать тогда ИТР надо. А вторую вахту, может быть, укрепить «старичками», которые с 1985 года работают, причем отлично. Пусть молодые на них равняются.



На снимке: слесарь топливной аппаратуры М. М. БЫБИН.

СУПНР: география, экономика, рынок

ФАРМАЦЕВТЫ ИМПОРТНОЙ ТЕХНИКИ

Татьяна НИКИТИНА, начальник складского хозяйства импортной техники СУПНР

[Начало на 1 стр.]

— Отправляем по мере необходимости, по поступающим заявкам или по какому-то расписанию?

— Нет, мы работаем по месячному графику, который составляется заблаговременно, на месяц раньше. Тогда и планируем что отправить в контейнерах, а что на автомашине и самолетах. И так круглый год. Зимой, правда, потрудней здесь работать. Зимой в них холодно и женщины очень мерзнут.

— Для складских хозяйств это, наверное, общая трагедия.

— К сожалению, так. Но нам все-таки обещают сделать отопление. Правда, дальше этих обещаний дело тоже пока не движется. Мы вот работаем уже по восемь лет и все ждем этого долгожданного отопления.

ОБЪЕМЫ РАСТУТ, А КАДРЫ РАЗБЕГАЮТСЯ

— Как вы подготовились к зиме?

— Здесь нужно сказать, что в прошлом году работа у нас была налажена лучше. Были и стропальщики, и другие работники. Штат был укомплектован. Работа шла намного легче, чем в этом году. А теперь у нас большая текучесть кадров, нет укомплектованности и инженерно-техническими работниками. Так что работать стало намного труднее. Мы ведь заключили крупный контракт с Японией на большую поставку. Вот и сейчас на железной дороге сконцентрировано уже около двухсот больших ящиков, которые мы должны скоро получить. А для этого, естественно, нужна и техника, и рабочая сила, чего у нас в данный момент не хватает. Не хватает из-за того, что у нас низкая заработка. Люди бегут и ищут место там, где она больше соответствует сегодняшним условиям. Поэтому приходится обходить оставшиеся малым количеством при возросшем объеме работы. В общем, работа в складском хозяйстве на ближайшее время предстоит трудная.

— И как сильно сократился коллектив?

— Если в прошлом году у нас было 35 человек, то сейчас осталось 28. А семь человек для такого небольшого коллектива, как наш, очень много, чувствительно. Ведь получается, что теперь каждым четырем работникам приходится работать за пятерых. Особенно плохо без водителя погрузчика, без которого на центральном складе много не сделаешь. Ушел он от нас еще в ноябре прошлого года, а мы до сих пор не можем найти на это место человека, которого бы устроила наша зарплата.

— Как же вы все это время выкручивались?

— А как придется. Как можем. Кто умеет руль держать, тот и садится. Это, конечно же, не дело. Ухудшается и сама работа, нарушаются технологический процесс, да и техника из-за этого чаще выходит из строя. Но ведь надо же как-то выкручиваться. Не будет работать погрузчик — остановится практически вся работа центрального склада. Естественно, это все создает повышенную нервозность, спешку — успеть бы сделать побольше пока работает погрузчик. Порой то, что делали за три дня, теперь приходится выполнять и за один день, потому что каждый знает — если сегодня у них погрузчик есть, то завтра его не будет. Центральной базе как воздух нужен и тот же погрузчик, и кран, и полностью укомплектованный штат. Ведь не будешь же задерживать вылет самолета из-за отсутствия водителя автопогрузчика или кого-то иного. Ты сделаешь все возможное, чтобы самолет с заполненным грузом улетел

вовремя. То же и с контейнерами. Не успел в отпущенное время — жди наше предприятие больших штрафов и связанных с ними последствий.

СОВЕТСКОЕ — ЗНАЧИТ ОТЛИЧНОЕ!

В каждом складе продукция нескольких фирм, которых у нас в общей сложности около пятнадцати, и все зарубежные. Большая же часть поступает из Японии, где работают очень надежные люди. Да это сегодня уже, наверное, знает каждый, что если продукция японская — значит отличная, качественная, и о недостаче, которая на наших предприятиях сплошь и рядом, там не может быть и речи. Короче, очень надежный партнер.

— Пока мы декларировали, трубили: «Советское — значит отличное! — там занимались конкретным делом и ушли далеко вперед.

— Конечно. На деле отечественная продукция идет уже в совершенно ином виде. Поступает навалом, упа-

месяц. Недавно, например, Якутия перечислила нам 30 миллионов рублей. А всего у нас где-то около двадцати подобных заказчиков. Значит за месяц мы продаем такой продукции им на 150-200 миллионов.

— Да, но ведь в Якутии, насколько мне известно, нет наших участков?

— Верно. Но там тоже работает импортная техника. Мы пошли навстречу и тем предприятиям, когда они обратились к нам за помощью в приобретении запасных частей. Вот и покупают теперь их у нас, естественно уже по курсу доллара. Им ведь так гораздо удобнее: или каждому предприятию самостоятельно выходить на фирмы, на рынок, или купить это у нас.

— СУПНР от этого в на-

кладе не остается?

— Нет. Мы ведь делаем соответствующие «накрутки»: НДСовские, складские расходы. Последние, например, со-

ставляют 25 процентов, 20 процентов НДС, плюс курс доллара...

— Кстати, об участках. Их



ковка абы что, недостача, брак, чего не скажешь о зарубежных поставщиках. Это же несопоставимо — небо и земля. Взять, например, детали к импортной технике, которые решено было изготавливать на отечественных предприятиях, чтобы не покупать за валюту и золото для тех же «Комацу». Отличие очень большое и не в нашу пользу. И качество обработки уже не то, и состав металла очень плохой, что не позволяет деталям выдерживать нагрузки при работе в условиях Крайнего Севера. Им далеко до тех сроков и гарантий, которые выдерживают детали, изготовленные японскими фирмами. Я уж не говорю о товарном виде. Что хорошо сейчас освоили на наших предприятиях, так это технологию повышения цен. Я вот недавно попыталась сопоставить и выяснила, что наши отечественные рублевые плохонькие детали оказались даже дороже добротных импортных, закупаемых по курсу доллара.

— Но ведь если так будет во всем, то дорогой и низко-качественной продукции отечественных предприятий все предпочтут импортную, а это уже крах.

— Это уж не мне судить. Я просто высказываю свое мнение и опасение, что мы совсем разучились делать добротную продукцию.

САМОЛЕТ ХОРОШО, А МАШИНА ЛУЧШЕ

— Будем надеяться, что конкуренция все-таки заставит, наверное, и их работать так, как нужно. Но давайте «вернемся» в ваше хозяйство. Какова, интересно, его пропускная способность?

— Вы, очевидно, имеете виду проходимость запчастей — их приход и отправку за

ведь у вас теперь стало меньше.

— Да. В связи с распадом СССР от нас отсоединились узбекистанский, украинский, азербайджанский и армянский участки. Восьмой, бывший узбекистанский, сейчас опять возрождается, но уже в Лабытнанги. Открываются новые участки и в других районах.

— Какой период у вас бывает самым напряженным?

— Раньше у нас были самолеты. Обычно за месяц отгружали по три самолета. Но сейчас это стало очень накладно, и мы еще в прошлом году отказались. А нынче суммы стали, наверное, уже во много раз больше. Теперь самолетом отправляем грузы только на Ямал, да и то лишь с Ижевска. Здесь комплектуем груз, доставляем его в Ижевск, а уж оттуда самолетом на Ямал. В основном же сейчас стремимся отправлять запчасти по железной дороге и автотранспортом. Теперь автомобильный транспорт становится самым дешевым, удобным. Особенно зимой, когда с октября открываются дороги по зимнику. Тогда-то и начинается на Севере паломничество автомобилей, становится жарко и на дорогах, и здесь, в складском хозяйстве. А вообще-то, мы не ощущаем какого-либо облегчения в течение всего года. Летом ли, зимой ли — у нас всегда много работы. Надо принимать поступающие запасные части, разгружать и концентрировать их по складам. Но основные работы начинаются все-таки с открытием зимника. Так что сейчас у нас наступила горячая пора.

— Стартует горячая пора.

ПЕРСОНАЛ СКЛАДСКОГО ХОЗЯЙСТВА

— Хотелось бы услышать и о вашем коллективе.

— Он у нас обычный для подобных подразделений: стропали, кладовщики, грузчики. Очень большой объем у стропали. Среди них есть и пенсионеры, которые еще остались выносливыми — работать-то приходится с тяжестями.

Людей с вредными привычками мы на складской территории не держим. Считаем, что такой уже не работает. Поэтому наши стропали, по сравнению с другими участниками, самые лучшие. Выносливые у нас и женщины-кладовщики, не изнеженные. Им ведь приходится работать с восьмью утром до четырех вечера зимой и на морозе, да еще и с металлом, а он зимой только добавляет холода.

Выделить кого-либо из стропали очень сложно. Все хорошо работают. Это Николай Тимофеевич Акулов, Иван Васильевич Соха, Борис Иванович Иванов, Алексей Федорович Шеков и бригадир Николай Григорьевич Кошелев. С ними работают двое грузчиков и мастер Александр Хакимов — моя правая рука. Это ас своего дела и по погрузке, и по разгрузке. Ну и наши женщины-кладовщики Мария Хайдаровна Набиуллина, Галина Андреевна Пинчук, Татьяна Васильевна Скачко, Ирина Викторовна Бикмухamedова, Вера Петровна Кузьмина.

КОМПЬЮТЕР ИДЕТ И К НАМ.

— Об изменениях, новшествах в складском хозяйстве в наше нелегкое время я уже не спрашиваю. Не до того, на-верное.

— Почему же? И в этом году у нас на центральном складе есть новшество. С апреля мы начали работать с помощью компьютерной системы. То есть, все накладные теперь распечатываются через компьютер.

— Легче стало, или в пери-од освоения добавилось толь-ко больше трудностей?

— Нет, что вы! Во-первых, не стало недоразумений с цифрами, которые стоят теперь четкие и не нужно гадать, допустим, тройка это или пятерка. Во-вторых, компьютеризация говорит сама за себя. Облегчение большое: или ты вручную будешь писать множество бумаг, или за тебя это будет делать машина. Пропустил через компьютер — и накладная готова уже как документ на приход или расход. У нас же раньше рядом кругом картотеки были. Вы видете, ящики еще остались. Но эту часть картотеки сохраним — мы ведь всегда должны знать количественные остатки по запчастям. Но основа у нас сейчас — компьютерно-мозговой центр в управлении, откуда поступает вся документация. Если к моменту начала компьютеризации у меня здесь было два товарища, то теперь мы с помощью компьютера уже обходимся без них.

Вот наше единственное, но зато весьма существенное новшество этого года. Но пока еще, конечно же, очень много недоработок: всякие там «запяты», «точки», вопросы возникают. Но я считаю, что мы это все в скором времени все же сделаем, отладим. Сразу же все не отхватишь, не предусмотришь — дело-то ведь новое. По ходу освоения отработаем.

г. Магнитогорск.

Р. Чандлер
Современный детектив

БЛОНДИНКА В ОЗЕРЕ

(Начало в № 1—22)

— Месяц назад, — продолжал я, — сторож на участке Кингсли поругался с женой, и она, как все считали, уехала. Вчера ее выловили из воды.

Уэббер прикрыл веками глаза и покачался на коленях.

— Зачем вы все это мне рассказываете? — почти мягко спросил он.

— По времени есть. Да и Лавери раньше там бывал. Про другое не знаю, но думал, что надо упомянуть.

Дегармо сидел очень тихо, уставившись в пол. Лицо его казалось напряженным и еще более свирепым, чем обычно.

— А женщина, которую выловили? Это что, самоубийство?

— Или убийство. Она оставила пропающую записку. Мужа уже арестовали по подозрению. Фамилия — Чесс. Билл и Мьюриэл Чесс.

— Не желаю впутываться, — резко сказал Уэббер.

— Ничего не было, — сказал я, посмотрев на Дегармо. — Я приехал сюда два раза. В первый раз говорил с Лавери и ничего не добился. Во второй раз не говорил и, сам собой, тоже ничего не добился.

Уэббер медленно сказал:

— Я собираюсь задать вам вопрос и хочу получить прямой ответ. Вам, ясно, не захочется отвечать, но рано или поздно все равно придется. И ответ этот я получу. Вопрос такой. Вы сделали в доме обмык, и думали, оставаться на месте? — Я сидел, уставившись в пол, и не знал, что сказать.

— Прямо не ответишь, — сказал я. Тут требуется подтверждение свидетелей.

— Мне пущен ответ, — сказал он мрачно. — Мы не в суде.

— Тогда ответ будет утвержденным. Внизу в гардеробе висят одежду, которая, по описанию, была на мисс Кингсли в ту ночь, когда она встретилась с Сан-Бернардино с Лавери. Правда, описание не совсем точное. Это черный с белым костюм, где больше белого, и панама с кружевной черно-белой лентой.

Дегармо щелкнул пальцем по конверту, который держал в руке:

— Ну и услугу вы оказали своему клиенту! Значит, женщина, с которой Лавери приподняла уехать, была в доме, где совершила преступление? Не думай, что нам долго придется искать убийцу.

Уэббер на слова Дегармо рассеянно кивнул. Внимательно, почти без всякого выражения на лице, если не считать настороженной недоверчивости, он всматривался в меня.

— Вы же не полные простаки, — сказал я. — Костюм сшит у портного, а путь этого портного не составит труда. Я просто сжеконопим в том числе, а может, хватило бы простого телефонного звонка.

— Что еще? — тихо спросил Уэббер.

Не успел я ответить, как у дома одна из другой затормозила еще две машины. Уэббер затормозил к двери. В комнату вошли трое. Сначала коротышка с курчавыми волосами, следом здоровенный, как буйвол, детина, оба с тяжелыми черными чемоданчиками в руках. За ними шел высокий худой человек в темно-сером костюме и черном галстуке. У него были яркие, блестящие глаза и каменное лицо.

Уэббер ткнул пальцем в курчавого:

— Внизу, в душе, Бузони. И соберите отпечатки пальцев на всему дому. Меня особенно интересуют кинески. Работа предстоит долгая.

— И вся на меня, — заторчал Бузони и, пройдя вместе с буйволом через комнату, спустился вниз.

— Для вас есть труп, Гарленд,

— Сказал Уэббер третьему человечку.

— Пошли вниз, глянем. Вы за-казали карету «скорой помощи»?

Яркоглазый коротко кивнул и тоже отправился с Уэббером вниз.

— Дегармо отложил в сторону конверт с карандашом и бесстрастно уставился на меня.

— Мне можно упомянуть о вчерашнем разговоре? — спросил я.

— Или это папа маленькая тайна?

— Сколько влезет, — ответил он.

— Защита граждан входит в мои обязанности.

— А вам не угодно меня про- светить? Хотелось бы знать о деле Олмора побольше.

Информация

Спорт

На досуге

ФУТБОЛ

ВНОВЬ ИГРАТЬ ВО ВТОРОЙ ЛИГЕ,
ЧТОБЫ ПОПАСТЬ В ПЕРВУЮ

Итак, «Футбол — 93» стал историей. «Газовик-Газпром», заняв в Центральной зоне второй лиги 11-е место, не попал в заветную семерку, т. е. пропуск в первую лигу не получил. Тем не менее результат достигнут неплохой. А как его оценивает тренер «Газовика» А. В. Сальнов?

Высокую оценку я не могу поставить ни себе, ни игрокам, хотя подготовительный период сулил большие надежды. Основная беда в том, что часть команды в первом круге не выдержала высокой конкуренции, ребята по ходу чемпионата оказались вне состава. Срочно потребовалась замена, «Зенит» на объединение с нами не пошел, а на это мы тоже рассчитывали. Даже во втором круге приходилось заниматься подбором игроков. В первой половине турнира команда одержала 6 побед, ни разу не победила на выезде. Во втором круге — 11 побед, были победы и в гостях. С приходом новых игроков «Газовик» был близок к цели, но провалы в начале турнира внесли свои корректизы. Не оценили по достоинству рязанское «Торпедо», проиграв ему у себя дома, при равной игре в Димитровграде уступили «Ладе» (0:2). Это ключевые моменты турнира. А по набранным очкам во втором круге чемпионата, кстати, «Газовик» был четвертым. Если посчитать все матчи с командами Урала, то мы в этом микротурнире бесспорные победители.

И как складывается судьба команды в будущем?

11 декабря в Москве пройдет конференция, в которой примут участие все футбольные клубы России. По прежнему вторая лига будет поделена на три зоны — Западную, Центральную и Восточную. Шесть зон будет, очевидно, создано в третьей

лиге, где станут игратьижевские команды «Зенит» и «Торпедо». По проекту в нашу Центральную зону должны прийти 8 команд на смену ликвидированной семерке и аутсайдеру (итоги 1993 года). Новобранцами станут команды Кирова, Новотроицка, Октябрьского, Тулы, Балаково, Арзамаса, Городища (под Волгоградом).

Как Вы намерены решать финансовые проблемы, укреплять состав?

«Газпром» и фирма «Прикамавто», выступавшие спонсорами команды, станут нам помогать и в 1994 году. Я понимаю щекотливость вопроса, коль скоро «Спецгазавтотранс» стал акционерным обществом, прибыль станет по иному оцениваться.

Что же касается состава, то к началу тренировочного процесса в будущем году он претерпит изменения, кто-то из опытных, вероятно, уйдет на тренерскую работу.

А объединение с «Зенитом» еще возможно?

Считаю, что нет. Мы на это надеялись в начале года, сейчас у обеих команд иные планы.

Уже можно говорить какую цель ставит президент клуба и тренерский состав в турнире 1994 года?

Разумеется. И я, и В. А. Тумаев в футболе максималисты, будем стремиться к лидирующим позициям, бороться за выход в первую лигу. Но давайте подождем декабря, в ту пору у меня будет новая информация и я поделюсь ею с читателями «Газовика». А на прощание — огромное спасибо всем болельщикам, ведь футбол — зрелище. Когда мы видим заполненные трибуны — чувствуем радость и поддержку.

И В Н П М О

Лада (Тольятти)	38	26	9	3	80—29	60
Зенит (С.-Петербург)	33	25	8	5	85—33	58
Интерос (Москва)	38	21	8	9	91—42	50
Звезда (Пермь)	38	18	11	9	93—50	47
Сокол (Саратов)	33	18	10	10	76—40	46
Шинник (Ярославль)	38	17	12	9	78—47	46
Нефтехимик (Нижнекамск)	38	18	9	11	45—33	45
Рубин (Казань)	38	19	6	13	48—46	44
Лада (Димитровград)	38	18	5	15	46—32	41
Торпедо (Волжский)	33	17	7	14	54—49	41
Газовик (Ижевск)	38	17	7	14	57	56
Уралец (Нижний Тагил)	38	14	6	18	42—48	34
Светотехника (Саранск)	38	12	8	18	51—66	32
Дружба (Ишкеш-Ола)	38	10	9	19	40—70	29
Торпедо (Рязань)	33	10	8	20	37—56	28
Металлург (Магнитогорск)	38	10	7	21	41—70	27
Авангард (Камышин)	38	8	10	20	38—73	26
Торпедо (Миасс)	38	8	9	21	28—69	25
Зенит (Челябинск)	38	7	8	23	40—86	22
Зенит (Ижевск)	33	7	4	27	31—106	18

РОССИЙСКАЯ
ВОЕННАЯ
ДОКТРИНА

В начале ноября три постоянных и одиннадцать других членов Совета Безопасности России под председательством президента Бориса Ельцина приняли Основные положения военной доктрины Российской Федерации.

Заместитель секретаря Совета Безопасности России Валерий Манилов отметил, что в соответствии с этой доктриной Россия не относится ни к одному государству как к своему противнику. В то же время ее жизненные интересы не ограничиваются территорией Содружества или бывшего Союза. Они, как у каждой великой державы, есть повсюду. Новую российскую военную доктрину можно назвать не Доктриной ядерного сдерживания, а Доктриной предотвращения войны. Поэтому что все в ней служит двумя целями — защищите интересов России и у-

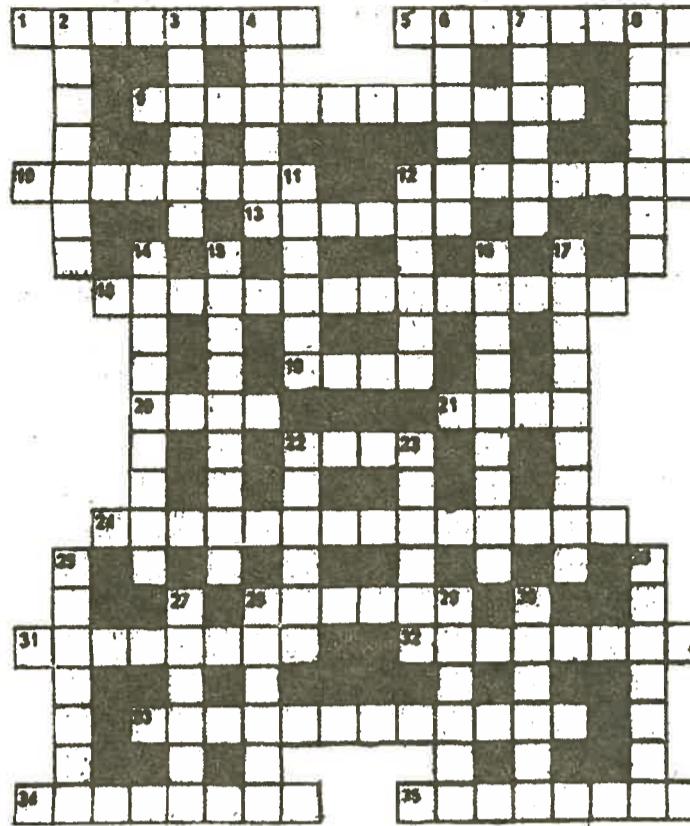
крепление стабильности и мира на планете.

АМЕРИКА
ПОКУПАЕТ
«ПРОТОНОНЫ»

С одним из ведущих в мире производителей спутниковых телевизионных систем — американской фирмой «Лорал» подписано соглашение на сумму 60 миллионов долларов, предусматривающее запуск с помощью российской ракеты-носителя «Протон». Фирма оформила заказ еще на четыре опции на стоимость от 60 до 90 миллионов долларов. Кроме того, завод имени Хруничева, осуществляющий производство «Протонов», тоже подписал контракт на сумму 174 миллиона долларов.

ДАВАЛ САДДАМ
МИЛЛИОНЫ?

Лондонская газета «Аль-Хаят» выступила с сенсационным сообщением: Саддам Хусейн через представителей оппозиции в России передал Верховному



ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Танец. 5. Парфюмерное средство. 9. Итальянский скульптор, живописец, архитектор, поэт. 10. Драгоценный камень. 12. Режиссер, актер, народный артист СССР, работавший в Московском театре имени Ленинского комсомола. 13. Русский живописец-передвижник. 18. Призма, шестигранный. 19. Кустарник с душистыми цветами. 20. Обезьяна, обитающая в лесах Западной Африки. 21. Видимый край диска Солнца, Луны, планеты. 22. Инструментальный ансамбль, исполняющий веселительную, танцевальную музыку. 24. Жанр циркового искусства. 28. Хлопчатобумажная ткань с блестящей лицевой стороной. 31. Овощное растение. 32. Город в Красноярском крае. 33. Русский композитор. 34. Опера Д. Верди. 35. Гармоничность, художественная выразительность объемной формы.

ОТВЕТЫ НА КРОССВОРД, ПОМЕЩЕННЫЙ В «ГАЗОВИКЕ» № 22.
По горизонтали: 4. Поворот. 5. Пилот. 6. Донка. 8. Рампа. 10. Офсет. 12. Диск. 14. Окрана. 16. Орда. 21. Бифит. 23. Парск. 24. «Нива». 25. Опира. 26. Лион. 27. Ремор. 29. «Гойта». 31. Рота. 33. Тактика. 36. Каир. 37. Туман. 38. Арен. 40. Мсток. 41. Анчар. 42. «Москва».

По вертикали: 1. «Попитак». 2. Гонки. 3. «Фордзон». 5. Парк. 7. Авто. 9. Попи. 11. Фара. 12. Дебигор. 13. Сибирь. 15. Арбалст. 17. Реклама. 18. Автокар. 19. Обгон. 20. Осмос. 22. Тор. 23. Пат. 28. Юрга. 30. Омар. 32. Атом. 34. Апекот. 35. Карабин. 36. Кадр. 39. Лерка.

От Никулина

Один журнал объявил конкурсную ситуацию «Представьте, что вы сидите в ресторане с женщиной, с которой только что познакомились, которая вам нравится. Вам необходимо выйти в туалет. Как вы объясните ей свою отлучку? Причем чтобы это было правдой и приятноозвучало».

Первое место заняло такое объяснение: «Мадам, я должен выйти помочь своему другу, с которым познакомлю вас чуть позже».

Родила женщина негритенка. В воскресенье роддома сидит ее муж — здорово.

вый мужчина свирепого вида. Увидев его, медсестра не решилась сообщить ему такую новость. Позвала она двоюродную сестру и спирт и говорит:

— Пойди сажи Иванову, что у него родился негритенок. Только объясни все хоронинко. Скажи, что мал, гены, мутация.

Двоюродник запнул спирт, занес в ванную и говорит:

— Иванов!

— Я.

— Дурак ты, Иванов: мутатор мыть надо. Негр у тебя родился. Гений называли.

вый мужчина свирепого вида. Увидев его, медсестра не решилась сообщить ему такую новость. Позвала она двоюродную сестру и спирт и говорит:

— Пойди сажи Иванову, что у него родился негритенок. Только объясни все хоронинко. Скажи, что мал, гены, мутация.

Двоюродник запнул спирт, занес в ванную и говорит:

— Иванов!

— Я.

— Дурак ты, Иванов: мутатор мыть надо. Негр у тебя родился. Гений называли.

вый мужчина свирепого вида. Увидев его, медсестра не решилась сообщить ему такую новость. Позвала она двоюродную сестру и спирт и говорит:

— Пойди сажи Иванову, что у него родился негритенок. Только объясни все хоронинко. Скажи, что мал, гены, мутация.

Двоюродник запнул спирт, занес в ванную и говорит:

— Иванов!

— Я.

— Дурак ты, Иванов: мутатор мыть надо. Негр у тебя родился. Гений называли.

вый мужчина свирепого вида. Увидев его, медсестра не решилась сообщить ему такую новость. Позвала она двоюродную сестру и спирт и говорит:

— Пойди сажи Иванову, что у него родился негритенок. Только объясни все хоронинко. Скажи, что мал, гены, мутация.

Двоюродник запнул спирт, занес в ванную и говорит:

— Иванов!

— Я.

— Дурак ты, Иванов: мутатор мыть надо. Негр у тебя родился. Гений называли.

вый мужчина свирепого вида. Увидев его, медсестра не решилась сообщить ему такую новость. Позвала она двоюродную сестру и спирт и говорит:

— Пойди сажи Иванову, что у него родился негритенок. Только объясни все хоронинко. Скажи, что мал, гены, мутация.

Двоюродник запнул спирт, занес в ванную и говорит:

— Иванов!

— Я.

— Дурак ты, Иванов: мутатор мыть надо. Негр у тебя родился. Гений называли.

вый мужчина свирепого вида. Увидев его, медсестра не решилась сообщить ему такую новость. Позвала она двоюродную сестру и спирт и говорит:

— Пойди сажи Иванову, что у него родился негритенок. Только объясни все хоронинко. Скажи, что мал, гены, мутация.

Двоюродник запнул спирт, занес в ванную и говорит:

— Иванов!

— Я.

— Дурак ты, Иванов: мутатор мыть надо. Негр у тебя родился. Гений называли.

вый мужчина свирепого вида. Увидев его, медсестра не решилась сообщить ему такую новость. Позвала она двоюродную сестру и спирт и говорит:

— Пойди сажи Иванову, что у него родился негритенок. Только объясни все хоронинко. Скажи, что мал, гены, мутация.

Двоюродник запнул спирт, занес в ванную и говорит:

— Иванов!

— Я.

— Дурак ты